





## BOARD OF DIRECTORS

Julien Beliveau  
*Vice President - French Services*  
T.V. Guide Ltd.

Stanley D. Cameron  
*Chairman of The Board*

\*Joe A. Fraser  
*Manager, Fertilizer Marketing*  
Sheritt Gordon Mines Ltd.

W. Bruce Hunter  
*Vice President Operations of the Company*

\*Robert D. Laing  
*Partner, McKercher, McKercher*  
*Stack, Korchin & Laing,*  
*Barristers and Solicitors*

Lionel R. Montpetit  
*President of the Company*

John H. Parker  
*Deputy Commissioner*  
*Government of the Northwest Territories*

\*Bruce F. Willson  
*Company Director*

\*Member of the Audit Committee

## OFFICERS

Stanley D. Cameron  
*Chairman of the Board*

Lionel R. Montpetit  
*President and Chief Executive Officer*

W. Bruce Hunter  
*Vice President Operations*

David J. Bumett  
*Vice President Finance*

William J. McCreary  
*Treasurer and Acting Corporate Secretary*

HEAD OFFICE  
9945 - 108 Street  
Edmonton, Alberta. T5K 2G9

CALGARY BRANCH OFFICE  
#1470 - 540 - 5th Avenue, S.W.  
Calgary, Alberta. T2P 0M2

WINNIPEG BRANCH OFFICE  
Hudson's Bay House  
77 Main Street  
Winnipeg, Manitoba. R3C 2R1

TERMINALS  
Fort McMurray, Alberta  
Bushell, Saskatchewan  
Hay River, Northwest Territories  
Yellowknife, Northwest Territories  
Bear River, Northwest Territories  
Norman Wells, Northwest Territories  
Inuvik, Northwest Territories  
Tuktoyaktuk, Northwest Territories  
Churchill, Manitoba

SUBSIDIARY COMPANIES  
Grimshaw Trucking and Distributing Ltd.  
11510 - 151 Street  
Edmonton, Alberta. T5M 3N6

Yellowknife Transportation Company Ltd.  
9945 - 108 Street  
Edmonton, Alberta. T5K 2G9

BANKERS  
The Royal Bank of Canada

## ABOUT THE COMPANY

Northern Transportation Company Limited has operated throughout the Mackenzie River system for over 42 years and along the Western Arctic Coast and islands for over 20 years. Since 1975 six coastal communities in the Hudson Bay have been served out of the Port of Churchill, Manitoba. The Company's marine operations have been the principal transportation lifeline serving general community freight needs and providing logistic support for oil, gas and mineral exploration and development. Since 1944, Northern Transportation

has transported in excess of 5.5 million tons of cargo over its 5,000 mile route system. The Company operates a fleet of three ocean-going ships, 29 diesel tugs and 167 all-steel, dual-purpose barges with capacities of up to 2,250 tons, having an aggregate gross tonnage in excess of 100,000. The marine operations are complemented by a wholly-owned trucking subsidiary which provides a general merchandise trucking service to a number of Northern Alberta communities and three major centres in the Northwest Territories.



**northern transportation company limited**



## REPORT OF THE DIRECTORS

*The Honourable Otto Lang  
P.C. LL.B., M.P.  
Minister of Transport  
Transport Canada Building  
OTTAWA, Canada  
K1A 0G6*

Dear Mr. Lang:

The Board of Directors is pleased to submit the Annual Report of Northern Transportation Company Limited for the year ended December 31, 1977.

During the period under review, 290,000 tons of marine cargo were carried. This constitutes a modest increase of 6,000 tons or 2% when compared to 1976. In spite of this overall improvement, freight in the Mackenzie Sector decreased by 11,000 tons. Total logistic support for the oil and gas industry rose by 3,000 tons due to an increase in shipments to the North Slope of Alaska. In the Athabasca system, as a result of renewed activities in mining exploration and production, the Company incurred a 16,000 ton gain, equivalent to a 32% increase in cargo handled. The volume in the Keewatin District during the third year of service rose by 1,000 tons to a total of 23,500 tons.

One achievement which management is particularly pleased to single out is the further improvement in financial performance. Although we did not show a corporate profit, the Board is pleased to report that the Company's losses were reduced by some \$3.9 million from 1976 and for the first time in five years an operating profit has been recorded. This was accomplished in the face of a regressing economy in the Mackenzie Valley and the inflationary forces still affecting the Company. With revenues from all sources of \$24,863,517 and operating expenses of \$24,105,822, the operating profit was \$757,695. When debt servicing charges were included a net loss of \$1,478,989 ensued.

Although the volume of freight this year was in keeping with the Company's pre-season forecasts, it nevertheless reflected the business pessimism in the North created by the continuing uncertainty as to the future of oil and gas exploration activity in the Mackenzie area.

Faced with a reversal of the Company's original expectations in this area and the disappointing financial performance of recent years, the Company reassessed its total manpower and equipment requirements. Several remedial programs flowed out of this analysis, all of which contributed to the improved financial results achieved this year. Licensing and transportation regulations on the Mackenzie Watershed, a subject having great impact on the financial performance of the Company, underwent a complete review by the Canadian Transport Commission. It is hoped that a more orderly system will be recommended to eliminate the chaotic conditions which have existed on the Mackenzie River in recent years.

### MARINE OPERATIONS

Favourable weather was experienced during the navigational season and this contributed to good sailing conditions throughout the Mackenzie River, Western Arctic, Athabasca and Keewatin route systems. The Company was able to deliver its cargoes successfully and the fleet effected an early return to home port.

Negotiations with the National Harbours Board and Transport Canada resulted in an agreement for the construction of a dry berthing facility at Churchill, Manitoba in 1978. The establishment of this base will enable the expeditious inspection and repair of marine equipment and will eliminate the necessity of making the costly voyage to an East Coast drydock.

### TRUCKING OPERATIONS

Grimshaw Trucking and Distributing Ltd., a wholly-owned subsidiary, recorded a 26 per cent increase in freight transported during the year. This record activity resulted in a marked improvement in profitability. In accordance with plans formulated earlier, a new terminal will be built in Calgary, Alberta in 1978, on land previously acquired for this purpose. This new facility will not only serve to consolidate all phases of operations in Calgary but will meet the demands of constant growth at this most southerly terminal. In the last three years freight originating in Calgary has been the largest single contributor to increased tonnage throughout the system.

### AIR CUSHION VEHICLES

As recorded in last year's Annual Report, the Air Cushion Vehicle operation was suspended, personnel relocated and the equipment placed in storage at Inuvik. It is difficult at this time to predict the future in the North for this mode of transportation as the practical use of these vehicles relates to their range and the sea state in which they can operate. Traditionally they have been used to support off-shore shallow water drilling operations in the Beaufort Sea. The Company has no present plans to reactivate the two Air Cushion Vehicles.



### Early History

## PERSONNEL

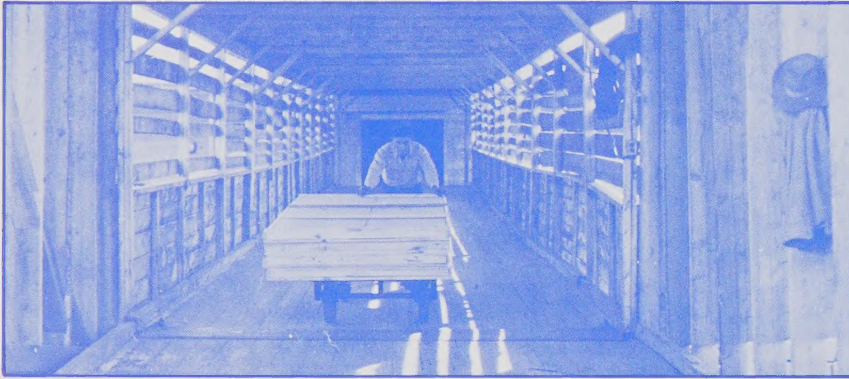
During the past operating season the work force reached a maximum of 879 persons of whom 199 were permanent residents of the Northwest Territories. Wages and salaries amounted to \$11,320,110 and the Company contributed \$1,309,069 to Pension Plans and other group benefits.

## DIRECTORS

In the early part of the year Mr. Peter L. P. Macdonnell, Q.C., and Mr. Arthur Kroeger resigned from the Board. Mr. J. A. Fraser joined the Board in August. The Directors wish to express their appreciation for the valued counsel and support received from the retiring Directors and to recognize especially the 18 year tenure of Mr. Macdonnell.



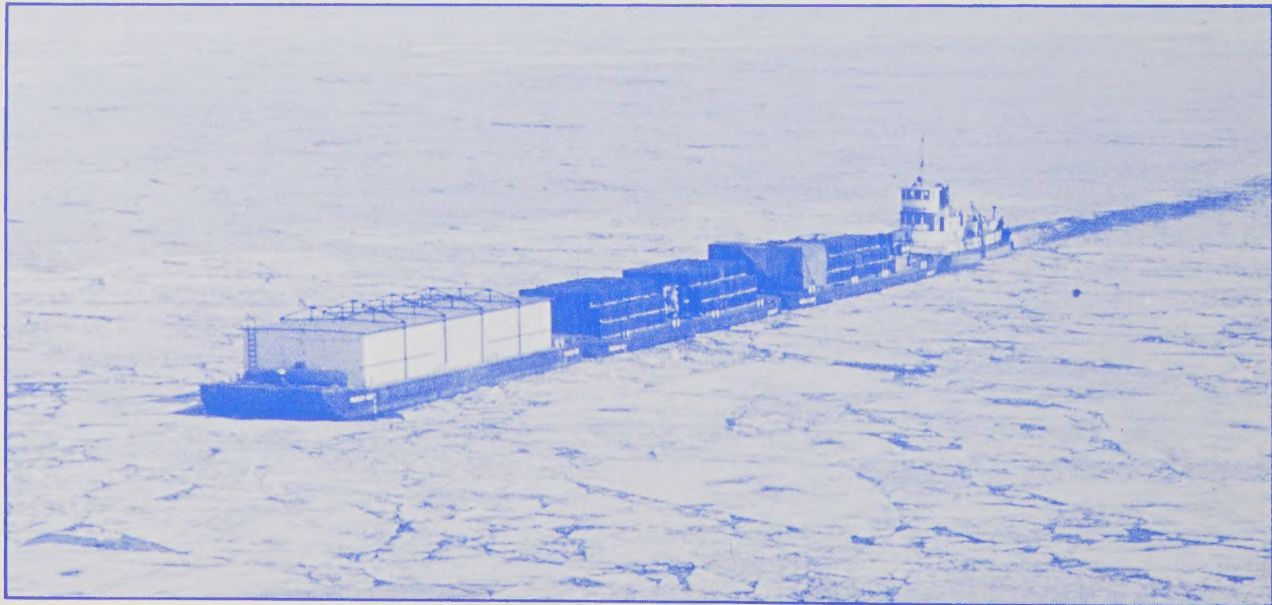
"Great Bear" 1933



Waterways, Alberta 1949



Norman Wells, N.W.T. 1952



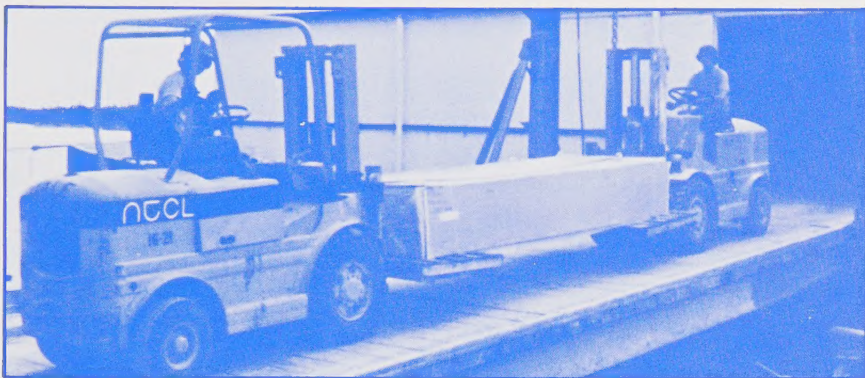
Great Slave Lake 1955



Present Day



"M.V. Keewatin" 1977



Bushell, Saskatchewan 1977



Tuktoyaktuk, 1977



Mackenzie River 1977

## OUTLOOK

It is difficult to foresee the long-term implications for the Company considering the depressed economic conditions prevailing in the Mackenzie District of the Northwest Territories. With the reduced volume of industrial freight traffic throughout the principal area of the Company's activity, there is little prospect for overall growth in 1978. It is evident that a new economic stimulant for the Mackenzie Valley would only come about with major discoveries of energy resources and substantial increases in proven hydrocarbon reserves.

The financial and operational results recorded in 1977 are in large measure due to the skill, commitment and performance of the Company's officers and staff, and to them the Board wishes to express its sincere appreciation. Throughout its history the great strength of the Company has been the ability to provide the highest level of service to all of its customers while coping with the vicissitudes of the northern environment. Every effort will be made to ensure that this standard of performance is maintained during the years ahead.

On Behalf of the Board:

S. D. Cameron, Chairman of the Board

L. R. Montpetit, President and Chief Executive Officer

February 24, 1978  
Edmonton, Alberta



## Auditor General's Report

The Honourable Otto Lang, P.C., M.P.,  
Minister of Transport,  
Ottawa, Ontario.  
K1A 0G6

Dear Sir:

*I have examined the consolidated statement of financial position of Northern Transportation Company Limited as at December 31, 1977 and the consolidated statements of operations and deficit, and changes in financial position for the year then ended. My examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as I considered necessary in the circumstances.*

*In my opinion, these consolidated financial statements give a true and fair view of the financial position of the corporation as at December 31, 1977 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.*

*I further report that, in my opinion, proper books of account have been kept by the corporation, the financial statements are in agreement therewith and the transactions that have come under my notice have been within its statutory powers.*

Auditor General of Canada  
J. J. Macdonell

Ottawa, Ontario  
February 13, 1978

## ACCOUNTING POLICIES

The Company's accounting policies are in accordance with generally accepted accounting principles. The following policies are considered to be significant.

### BASIS OF CONSOLIDATION

The consolidated financial statements include the accounts of the Company and its subsidiaries, Yellowknife Transportation Company Limited and Grimshaw Trucking and Distributing Ltd. both of which are wholly owned.

### OPERATING AND GENERAL SUPPLIES

Inventories of operating and general supplies are valued at the lower of cost or estimated replacement cost.

### INSURANCE INVESTMENT FUND — PROVISION FOR INSURANCE

Except for assets of a subsidiary and certain specified assets of the Company which are insured in total for \$20,000,000, the Company is self-insured for physical loss or damage to real property and equipment. A fund in respect of self-insured losses is being accumulated by annual charges against income. Proceeds are invested in short-term bank deposits. It is the policy of the Company to carry general and third party liability insurance.

### PROPERTY AND EQUIPMENT

Investment in property and equipment is recorded at cost. The cost of major additions and replacements are capitalized; maintenance, repairs and minor replacements are charged to operations. On retirement or disposal, the resulting gains or losses are reflected in current earnings.

### DEPRECIATION

Boats and barges are depreciated on a unit of production basis taking into account the estimated ton-mile productive capacity of each vessel over a 15 year period with a minimum charge of four per cent per annum calculated on a 25 year maximum useful life. The cost of other depreciable assets is amortized on a straight-line basis over an estimated life of 10 to 20 years for buildings, other structures and site development and 5 to 10 years for other equipment.

### PENSION PLAN

The Company participates in the Eldorado Pension Plan (1959), a contributory fixed benefit trustee plan covering all of the regular full-time employees of Northern Transportation Company Limited. Current service costs are funded and charged to operations as they accrue. Unfunded liabilities as determined by actuarial valuation are funded by annual payments which are charged to operations over periods recommended by the consulting actuary and as required by the Pension Benefits Standards Act.

# CONSOLIDATED STATEMENT OF OPERATIONS AND DEFICIT FOR THE YEAR ENDED DECEMBER 31, 1977

	<u>1977</u>	<u>1976</u>
<b>Income</b>		
Freightage revenue (Note 6) .....	<b>\$22,011,742</b>	\$20,142,842
Charter, rental and other .....	<b><u>2,851,775</u></b>	<u>3,158,663</u>
	<b><u>24,863,517</u></b>	<u>23,301,505</u>
<b>Operating Expenses</b>		
Cargo haulage .....	<b>7,512,405</b>	7,322,436
Terminal operations .....	<b>5,512,538</b>	5,230,365
Maintenance and repairs .....	<b>4,367,668</b>	5,097,841
Administration and marketing .....	<b>2,078,673</b>	2,367,028
Depreciation .....	<b><u>4,634,538</u></b>	<u>4,799,733</u>
	<b><u>24,105,822</u></b>	<u>24,817,403</u>
<b>Net Profit (Loss) From Operations</b>	<b>757,695</b>	(1,515,898)
<b>Other Expense (Net)</b> (Note 7) .....	<b><u>2,236,684</u></b>	<u>3,872,237</u>
<b>Net Loss</b> .....	<b>1,478,989</b>	5,388,135
<b>Deficit at Beginning of Year</b> .....	<b>8,011,961</b>	3,660,012
<b>Transfer from Contributed Surplus</b> .....	<u>—</u>	<u>(1,036,186)</u>
<b>Deficit at End of Year</b> .....	<b><u>\$ 9,490,950</u></b>	<u>\$ 8,011,961</u>

The accompanying notes are an integral part of the financial statements.

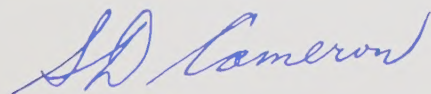




# CONSOLIDATED STATEMENT OF FINANCIAL POSITION AS AT DECEMBER 31, 1977

	<u>1977</u>	<u>1976</u>
<b>Current Assets</b>		
Cash .....	\$ 829,498	\$ 602,717
Short-term bank deposits .....	9,200,000	8,700,000
Accounts receivable .....	1,484,602	2,073,578
Operating and general supplies .....	1,553,060	1,791,563
Prepaid expenses .....	161,658	127,538
	<u>13,228,818</u>	<u>13,295,396</u>
<b>Current Liabilities</b>		
Bank indebtedness .....	36,566	425,603
Accounts payable and accrued liabilities .....	1,481,125	1,584,022
Accrued interest .....	1,761,788	3,761,788
Current portion of long-term debt .....	705,398	155,000
	<u>3,984,877</u>	<u>5,926,413</u>
<b>Working Capital</b>	<u>9,243,941</u>	<u>7,368,983</u>
<b>Non-Current Assets</b>		
Insurance investment fund .....	1,401,000	1,004,000
Property and equipment (Note 3) .....	46,110,242	50,382,546
	<u>47,511,242</u>	<u>51,386,546</u>
<b>Capital Employed</b>	<u>\$56,755,183</u>	<u>\$58,755,529</u>
<b>Represented By:</b>		
Long-term debt (Note 4) .....	\$39,793,133	\$40,711,490
Provision for insurance .....	1,401,000	1,004,000
	<u>41,194,133</u>	<u>41,715,490</u>
Shareholder's equity		
Share capital (Note 5) .....	25,052,000	25,052,000
Deficit .....	9,490,950	8,011,961
	<u>15,561,050</u>	<u>17,040,039</u>
<b>Total Long-Term Liabilities and Equity</b>	<u>\$56,755,183</u>	<u>\$58,755,529</u>

Approved on behalf of the Board



Director



Director

The accompanying notes are an integral part of the financial statements.



NORTHERN TRANSPORTATION COMPANY LIMITED AND SUBSIDIARY COMPANIES



CONSOLIDATED STATEMENT OF CHANGES IN FINANCIAL POSITION  
FOR THE YEAR ENDED DECEMBER 31, 1977

	<u>1977</u>	<u>1976</u>
<b>Source of Working Capital</b>		
Net loss .....	<b>\$1,478,989</b>	\$ 5,388,135
Items not requiring working capital .....	<b><u>4,944,247</u></b>	<u>5,125,865</u>
Working capital from (used by) operations .....	<b>3,465,258</b>	(262,270)
Sale of property and equipment .....	<b>144,548</b>	204,040
Issue of common shares .....	<b><u>—</u></b>	<u>24,900,000</u>
	<b><u>3,609,806</u></b>	<u>24,841,770</u>
<b>Use of Working Capital</b>		
Purchase of property and equipment .....	<b>419,491</b>	524,687
Reduction of long-term debt .....	<b>918,357</b>	7,459,779
Transfer to insurance investment fund .....	<b><u>397,000</u></b>	<u>373,000</u>
	<b><u>1,734,848</u></b>	<u>8,357,466</u>
<b>Increase in Working Capital .....</b>	<b>1,874,958</b>	16,484,304
<b>Working Capital (Deficiency) at Beginning of Year .....</b>	<b><u>7,368,983</u></b>	<u>(9,115,321)</u>
<b>Working Capital at End of Year .....</b>	<b><u><u>\$9,243,941</u></u></b>	<u><u>\$ 7,368,983</u></u>

The accompanying notes are an integral part of the financial statements.



# NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS AS AT DECEMBER 31, 1977

## 1. CORPORATE OBJECTIVE

The principal objective of the Company is to provide a general transportation service throughout Northern Canada and the Arctic, together with related intermodal services.

## 2. ACCOUNTING POLICIES

The accounting policies followed by the Company and its subsidiaries are provided on page 4.

## 3. PROPERTY AND EQUIPMENT

	<u>1977</u>	<u>1976</u>
Land .....	<b>\$ 1,641,182</b>	\$ 1,511,911
Boats and barges .....	<b>57,743,922</b>	57,755,703
Buildings, other structures and site development ....	<b>18,081,322</b>	18,041,962
Other equipment .....	<b>15,939,703</b>	15,981,258
	<b>93,406,129</b>	93,290,834
Accumulated depreciation ..	<b>47,295,887</b>	42,908,288
	<b><u>\$46,110,242</u></b>	<b><u>\$50,382,546</u></b>

## 4. LONG-TERM DEBT

Notes payable to  
Government of Canada:

	<u>1977</u>	<u>1976</u>
8.41% note due 1978 - 1986	<b>\$ 1,820,000</b>	\$ 2,020,000
7.45% note due 1982 - 1991	<b>31,180,000</b>	31,180,000
8.375% note due 1989 .....	<b>4,853,141</b>	5,000,000
8.5% notes due 1990 .....	<b>2,500,000</b>	2,500,000
	<b>40,353,141</b>	40,700,000

Individual notes may be  
prepaid without premium  
or penalty

Mortgage payable by  
Subsidiary Company:

Prime bank rate plus 1 1/4% 1978 - 1983 .....	<b>145,390</b>	166,490
	<b>40,498,531</b>	40,866,490
Less current portion .....	<b>705,398</b>	155,000
	<b><u>\$39,793,133</u></b>	<b><u>\$40,711,490</u></b>

## 5. SHARE CAPITAL

	<u>1977</u>	<u>1976</u>
Authorized 400,000 common shares of no par value		
Issued and fully paid: 250,520 shares to Canada	<b><u>\$25,052,000</u></b>	<b><u>\$25,052,000</u></b>

## 6. FREIGHTAGE REVENUE

Included in freightage revenue is an amount of \$252,695 (1976 - \$202,042) approved by Parliament to defray the excess of costs incurred over revenue earned from the 1977 Keewatin resupply operation.

## 7. OTHER EXPENSE (NET)

	<u>1977</u>	<u>1976</u>
Expense:		
Interest on debt .....	<b>\$3,157,459</b>	\$4,580,267
Income:		
Interest on short-term deposits .....	<b>(833,484)</b>	(661,163)
Gain on disposal of property and equipment	<b>(87,291)</b>	(46,867)
	<b><u>\$2,236,684</u></b>	<b><u>\$3,872,237</u></b>

## 8. INCOME TAXES

The Company has claimed for income tax purposes certain expenses, principally capital cost allowances on depreciable assets, in amounts lower than those charged against operations. Accordingly, income taxes payable on income of future years may be reduced by claiming allowances for tax purposes in excess of amounts charged against operations. At December 31, 1977, the undepreciated capital cost exceeds the net book value of depreciable assets by approximately \$15,300,000. Pursuant to Section 149(1) (d) of the Income Tax Act the Company's subsidiaries are not subject to income tax.

## 9. LEASE COMMITMENTS

The Company and its subsidiaries lease certain equipment, land and real estate under long-term contracts and is committed in 1978 to rental payments of \$598,000; 1979 - \$576,000; 1980 - \$506,000; 1981 - \$281,000 and 1982 - \$265,000.

## 10. PENSION PLAN

At December 31, 1976 the present value of the unfunded liability of the plan determined by actuarial evaluation was \$1,399,174. This liability is being retired by annual payments of \$131,513 to 1991.

## 11. FEDERAL ANTI-INFLATION LEGISLATION

The Company is subject to the Anti-Inflation Act which provides for the restraint of profit margins, prices, dividends and compensation. Management is of the opinion that the Company has complied with the intent of the Act and Regulations and that no significant liability will arise as a result of the legislation.





















NOTES SUR LES ÉTATS FINANCIERS  
CONSOLIDÉS AU 31 DÉCEMBRE 1977

1. OBJETIF DE LA SOCIÉTÉ

La Société a pour principal objectif d'offrir un service général de transport dans le nord du Canada et dans l'Arctique, ainsi que des services intermodaux connexes.

2. CONVENTIONS COMPTABLES

Les conventions comptables que suivent la Société et ses filiales figurent à la page 4.

3. IMMEUBLES ET ÉQUIPEMENT

1977	1976
\$ 1,641,182	\$ 1,511,911
57,743,922	57,755,703
18,081,322	18,041,962
15,939,703	15,981,258
93,406,129	93,290,834
47,295,887	42,908,288
\$46,110,242	\$50,382,546

Billets à payer  
au gouvernement du Canada:

1977	1976
\$ 1,820,000	\$ 2,020,000
31,180,000	31,180,000
4,853,141	5,000,000
2,500,000	2,500,000
40,353,141	40,700,000

4. DETTE À LONG TERME

1977	1976
145,390	166,490
40,498,531	40,866,490
705,398	155,000
\$39,793,133	\$40,711,490

5. CAPITAL-ACTIONS

1977	1976
\$25,052,000	\$25,052,000

6. REVENUS DU TRANSPORT DES MARCHANDISES

1977	1976
\$3,157,459	\$4,580,267

7. AUTRES DÉPENSES (NETTES)

1977	1976
\$3,157,459	\$4,580,267
(833,484)	(661,163)
(87,291)	(46,867)
\$2,236,684	\$3,872,237

8. IMPÔTS SUR LE REVENU

1977	1976
\$ 1,820,000	\$ 2,020,000
31,180,000	31,180,000
4,853,141	5,000,000
2,500,000	2,500,000
40,353,141	40,700,000

10. RÉGIME DE RETRAITE

1977	1976
145,390	166,490
40,498,531	40,866,490
705,398	155,000
\$39,793,133	\$40,711,490

11. LOI FÉDÉRALE ANTI-INFLATION

La Société est assujettie à la Loi anti-inflation, laquelle a pour objet de limiter les marges bénéficiaires, les prix, les dividendes et les rémunérations. La direction croit que la Société s'est conformée à l'intention de la Loi et des Règlements et qu'aucun élément de passif important ne résultera de ladite Loi.



ETAT CONSOLIDÉ DE L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE POUR  
L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1977

1976	1977
<b>Provenance des fonds</b>	
\$ 5,388,135	\$1,478,989
5,125,865	4,944,247
Perte .....	
Éléments n'exigeant pas de sorties de fonds .....	
Fonds provenant de (absorbés par)	
l'exploitation .....	
Vente d'immeubles et d'équipement .....	
Émission d'actions ordinaires .....	
(262,270)	3,465,258
204,040	144,548
24,900,000	—
24,841,770	3,609,806
<b>Utilisation des fonds</b>	
Achat d'immeubles et d'équipement .....	
Réduction de la dette à long terme .....	
Virement au fonds d'investissement d'assurance .....	
524,687	419,491
7,459,779	918,357
373,000	397,000
8,357,466	1,734,848
16,484,304	1,874,958
(9,115,321)	7,368,983
\$ 7,368,983	\$9,243,941
<b>Fonds de roulement</b>	
<b>Augmentation du fonds de roulement</b> .....	
<b>Fonds de roulement (insuffisance) au début de l'année</b> .....	
<b>Fonds de roulement à la fin de l'année</b> .....	

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers.





# ÉTAT CONSOLIDÉ DE LA SITUATION FINANCIÈRE

AU 31 DÉCEMBRE 1977

Actif à court terme		1977	
Encaisse	829,498	\$	829,498
Dépôts bancaires à court terme	9,200,000		9,200,000
Comptes à recevoir	1,484,602		1,484,602
Fournitures d'exploitation et fournitures générales	1,553,060		1,553,060
Frais payés d'avance	161,658		161,658
	<u>13,228,818</u>		<u>13,228,818</u>
			13,295,396
Passif à court terme			
Dettes bancaires	36,566		425,603
Comptes à payer et passif couru	1,481,125		1,584,022
Intérêts courus	1,761,788		3,761,788
Tranche à court terme de la dette à long terme	<u>705,398</u>		<u>155,000</u>
	<u>3,984,877</u>		<u>5,926,413</u>
			7,368,983
Fonds de roulement			
			<u>9,243,941</u>
Actif à long terme			
Fonds d'investissement d'assurance	1,401,000		1,004,000
Immeubles et équipement (Note 3)	<u>46,110,242</u>		<u>50,382,546</u>
			51,386,546
	<u>\$56,755,183</u>		<u>\$58,755,529</u>
Capital utilisé			
			<u>\$58,755,529</u>
Représenté par:			
Dette à long terme (Note 4)	\$39,793,133		\$40,711,490
Provision pour l'assurance	<u>1,401,000</u>		<u>1,004,000</u>
	<u>41,194,133</u>		<u>41,715,490</u>
Avoir de l'actionnaire			
Capital-actions (Note 5)	<u>25,052,000</u>		<u>25,052,000</u>
Déficit	<u>9,490,950</u>		<u>8,011,961</u>
	<u>15,561,050</u>		<u>17,040,039</u>
	<u>\$56,755,183</u>		<u>\$58,755,529</u>

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers.

Approuvé au nom du Conseil d'administration:

 Directeur  
 Directeur

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers.





ÉTAT CONSOLIDÉ DE L'EXPLOITATION ET DU DÉFICIT  
POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1977

1977	1976
<b>Revenus</b>	
Revenus du transport des marchandises (Note 6)	\$20,142,842
Affrètement, location et autre	3,158,663
	<u>23,301,505</u>
<b>Dépenses d'exploitation</b>	
Transport des marchandises	7,322,436
Exploitation des terminus	5,230,365
Entretien et réparations	5,097,841
Administration et commercialisation	2,367,028
Amortissement	4,799,733
	<u>24,817,403</u>
<b>Bénéfice (perte) de l'exploitation</b>	
Autres dépenses (nettes) (Note 7)	(1,515,898)
	<u>3,872,237</u>
<b>Perte</b>	5,388,135
<b>Déficit au début de l'année</b>	3,660,012
<b>Virement du surplus d'apport</b>	(1,036,186)
	<u>\$ 8,011,961</u>
<b>Déficit à la fin de l'année</b>	\$ 9,490,950

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers.



L'honorable Otto Lang, C.P., député  
Ministre des Transports  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G6

J'ai vérifié l'état consolidé de la situation financière de la Société des Transports du Nord, Limitée au 31 décembre 1977 ainsi que l'état consolidé de l'exploitation et du déficit et l'état consolidé de l'évolution de la situation financière pour l'année terminée à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

A mon avis, ces états financiers consolidés présentent un aperçu juste et fidèle de la situation financière de la Société au 31 décembre 1977 ainsi que les résultats de son exploitation et de l'évolution de sa situation financière pour l'année terminée à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'année précédente.

De plus, je déclare que la Société, à mon avis, a tenu des livres de comptabilité appropriés, que les états financiers sont conformes à ces derniers et que les opérations dont j'ai eu connaissance ont été effectuées dans le cadre de ses pouvoirs statutaires.

Ottawa (Ontario)  
le 13 février 1978

Le Vérificateur général du Canada  
J. J. Macdonell

CONVENTIONS COMPTABLES

Les conventions comptables de la Société, dont les principales sont décrites ci-dessous, sont conformes aux principes comptables généralement reconnus.

PRINCIPES DE CONSOLIDATION

Les états financiers consolidés comprennent les comptes de la Société et de ses filiales, La Société des Transports de Yellowknife Limitée et La Compagnie de Camionnage et de Distribution Gmshshaw Limitée, toutes deux étant possédées en propriété exclusive.

FOURNITURES D'EXPLOITATION ET FOURNITURES GÉNÉRALES

Les stocks de fournitures d'exploitation et de fournitures générales sont évalués au plus bas du prix coûtant et du coût de remplacement estimatif.

FONDS D'INVESTISSEMENT D'ASSURANCE — PROVISION POUR L'ASSURANCE

La Société s'auto-assure contre les pertes matérielles ou les dommages causés aux biens immobiliers et à l'équipement, sauf dans le cas de l'actif d'une filiale et de certains éléments d'actif déterminés qui sont assurés pour une valeur globale de \$20 000 000. Elle est en voie d'accumuler un fonds pour fins d'auto-assurance au moyen d'une imputation annuelle à l'exploitation. Le produit est investi dans des dépôts bancaires à court terme. C'est la politique de la Société de détenir de l'assurance générale et de l'assurance couvrant la responsabilité civile.

IMMEUBLES ET ÉQUIPEMENT

L'investissement dans les immeubles et dans l'équipement est comptabilisé au prix coûtant. Le coût des acquisitions et des remplacements importants est capitalisé; celui de l'entretien, des réparations et des remplacements de moindre importance est imputé à l'exploitation. Lors de l'abandon ou de l'alinéation, les gains ou pertes connexes sont démontrés à l'état de l'exploitation.

AMORTISSEMENT

L'amortissement des bateaux et barges est calculé à partir d'une unité de production qui tient compte de leur capacité de production estimative en tonnes-mille répartie sur une période de 15 ans et dont le taux d'amortissement minimal est de 4% par année pour une durée utile maximale de 25 ans. Le coût des autres éléments d'actif amortissables est amorti selon la méthode linéaire sur une durée utile estimative de 10 à 20 ans pour les immeubles, les autres bâtiments et l'aménagement des terrains, et de 5 à 10 ans pour le matériel divers.

RÉGIME DE RETRAITE

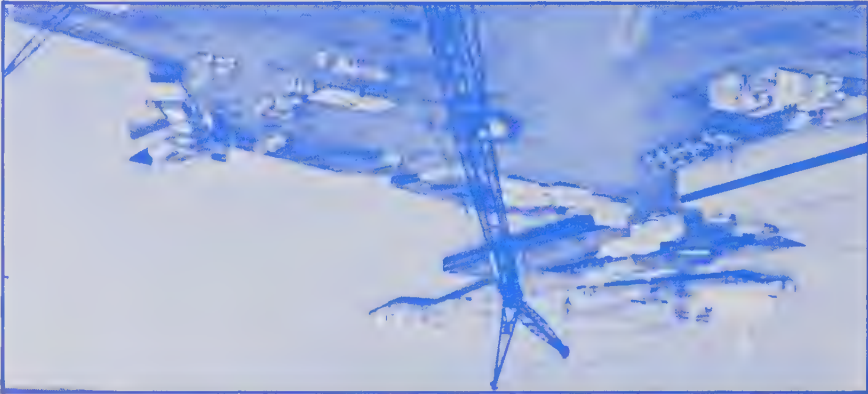
La Société participe au régime de retraite "Eldorado Pension Plan (1959)", un régime contributif en fiducie et à rente fixe, visant tous les employés permanents de la Société des Transports du Nord, Limitée. Le coût des services courants est capitalisé et imputé à l'exploitation à mesure qu'il s'accroît. La dette non consolidée déterminée par expertise actuariale est consolidée grâce à des paiements annuels imputés à l'exploitation selon l'échéancier recommandé par l'actuaire-conseil et aux termes de la Loi sur les normes des prestations de pension.



"N.M. Keewatin" 1977



Busshell, Saskatchewan 1977



Tuktoyaktuk, 1977



Fleuve Mackenzie 1977

## PERSPECTIVES

Il est difficile de prévoir l'avenir à long terme de la Société à cause des conditions économiques défavorables qui prévalent au sein des Territoires du Nord-Ouest, dans le District du Mackenzie. Compte tenu de la réduction du volume de fret industriel transporté dans le principal secteur d'exploitation de la Société, cette dernière n'a que peu de chances d'améliorer sa situation en 1978. Il est évident que l'économie de la vallée du Mackenzie ne pourrait être stimulée que par la découverte d'importantes réserves énergétiques ainsi que par un accroissement considérable des réserves actuelles d'hydrocarbures.

Les réalisations financières et opérationnelles de 1977 sont dues dans une large mesure à la compétence, à la bonne volonté et au travail de tous, et le Conseil profite de l'occasion qui lui est donnée pour remercier tous les employés de la Société. Ce qui a fait la force de cette dernière tout au long de son histoire, c'est l'excellente qualité des services offerts à la clientèle malgré les vicissitudes des régions septentrionales. Nous ferons tout en notre pouvoir pour maintenir, dans les années à venir, la qualité des services offerts.

Au nom du Conseil d'administration

*S. D. Cameron*

S. D. Cameron, Président du Conseil

*L. R. Montpetit*

L. R. Montpetit, Président-directeur général

Le 24 février 1978  
Edmonton (Alberta)



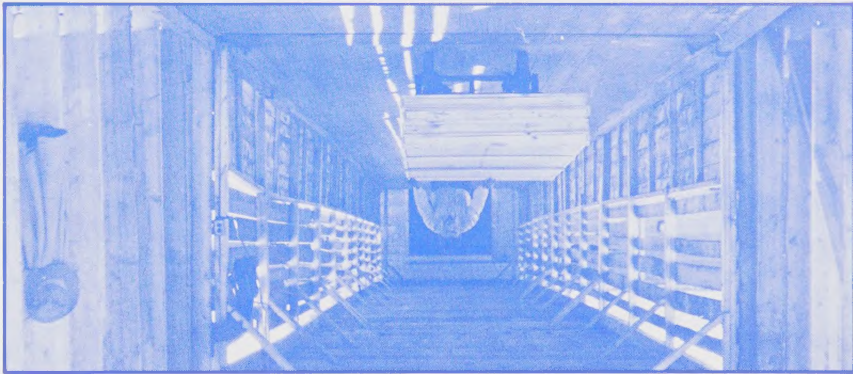
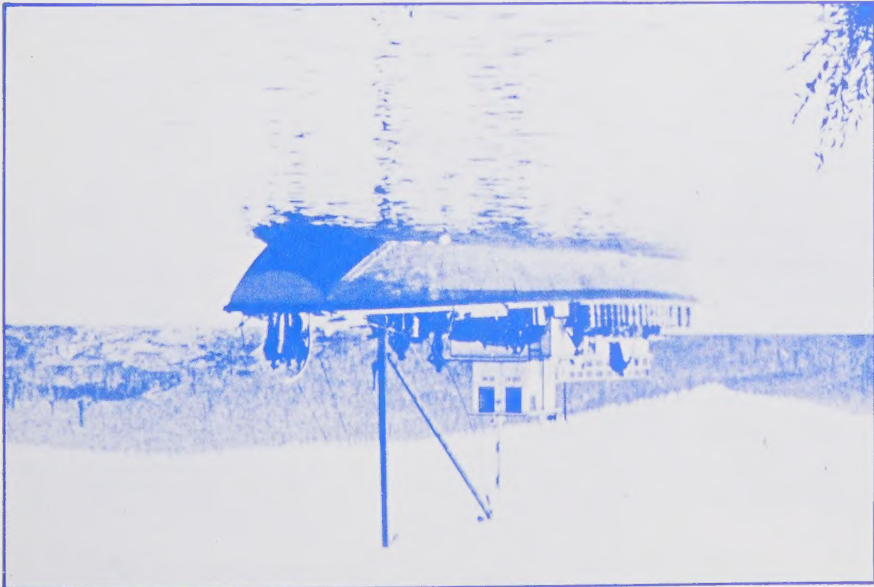
PERSONNEL

Au cours de la dernière saison, l'effectif a atteint un maximum de 879 employés, dont 199 étaient des résidents permanents des Territoires du Nord-Ouest. Le montant versé en salaires a atteint \$11 320 110 et la Société a versé \$1 309 069 à titre de contribution aux régimes de pensions et aux fins des autres avantages sociaux.

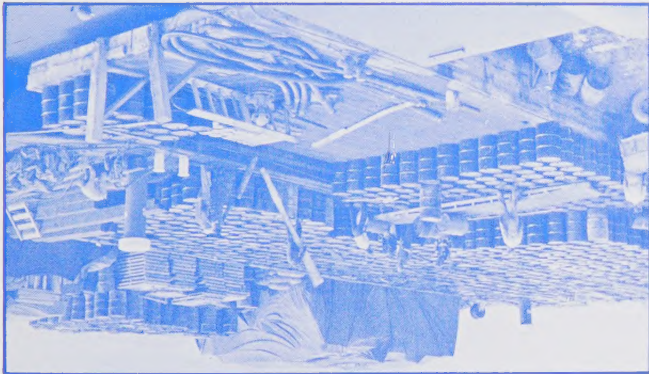
CONSEIL D'ADMINISTRATION

Au début de l'année, MM. Peter L.P. Macdonnell, Q.C., et Arthur Kroeger se sont retirés du Conseil d'administration; M. J.A. Fraser en est devenu membre au mois d'août. Le Conseil désire remercier ces administrateurs sortant de la qualité de leur travail et souligner les dix-huit années de service de M. Macdonnell.

"Great Bear" 1933



Watenuys, Alberta 1949



Norman Wells, T.N.-O. 1952

Grand Lac des Esclaves 1955





# RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

L'honorable Otto Lang

C.P., LL.B., député

Ministre des Transports

Immeuble Transports Canada

Ottawa, Canada

K1A 0G6

Monsieur le Ministre,

Le Conseil d'administration a l'honneur de vous soumettre le rapport de la Société des Transports du Nord Limitée pour l'année se terminant le 31 décembre 1977.

En 1977, le volume total de fret acheminé par eau a été de 290 000 tonnes, ce qui représente une hausse modeste de 6 000 tonnes ou de 2% par rapport à 1976. En dépit de cette

amélioration globale, le volume du fret destiné au secteur du Mackenzie a baissé de 11 000 tonnes. L'appui logistique total apporté à l'industrie pétrolière et gazière s'est toutefois accru de 3 000 tonnes grâce à une augmentation des envois en direction du versant nord de l'Alaska. Dans le secteur de l'Athabasca, à la suite de la reprise de l'exploration et de la production minière, la Société a connu un accroissement de 16 000 tonnes, ce qui équivaut à une hausse de 32% du volume de fret maintenu. Le volume de fret dans le district de Keewatin pour cette troisième année de service s'est accru de 1 000 tonnes et a atteint 23 500 tonnes.

Le Conseil est particulièrement heureux de signaler que la Société a réussi à accroître son efficacité. Bien qu'elle n'ait pas fait de profits, le Conseil est heureux de signaler que ses pertes ont été réduites de quelque 3,9 millions par rapport à 1976 et que, pour la première fois en cinq ans, elle a réalisé un profit d'exploitation malgré la perte de vitesse de l'économie de la vallée du Mackenzie et les forces inflationnistes auxquelles elle est encore soumise. Compte tenu d'un revenu brut de \$24 863 517 et de dépenses d'exploitation de \$24 105 822, le profit d'exploitation de la Société s'est chiffré à \$757 695. Si l'on ajoute l'amortissement de la dette, on arrive à une perte nette de \$1 478 989. Bien que le volume du fret enregistré en 1977 ait été conforme aux prévisions préseasonnières de la Société, il reflète néanmoins le pessimisme qui sévit actuellement chez les hommes d'affaire du Nord et qui découle de l'incertitude continue relative à l'exploitation pétrolière et gazière dans la vallée du Mackenzie.

## OPÉRATIONS MARITIMES

Confrontée aux mécomptes qu'elle a connus dans ce domaine et aux piètres réalisations financières des dernières années, la Société a dû réviser entièrement ses besoins en main-d'œuvre et en matériel. Plusieurs solutions ont émergé de cette analyse, qui ont toutes contribué à améliorer la situation financière de la Société en 1977. Les règlements régissant le transport et la délivrance de licences dans le bassin du Mackenzie, domaine ayant une incidence considérable sur les réalisations financières de la Société, ont été entièrement refondus par la Commission canadienne des Transports. Nous espérons que la Commission proposera l'adoption de règlements plus appropriés afin de remédier à la situation confuse qui a prévalu sur le Mackenzie au cours des dernières années.

Des conditions favorables à la navigation ont persisté pendant la saison de 1977 dans l'ensemble des réseaux de l'Athabasca, du Fleuve Mackenzie, de l'Arctique occidental et du Keewatin. Elles ont permis aux navires de livrer leur cargaison et de retourner plus tôt à leur port d'attache. Les négociations avec le Conseil des ports nationaux et Transports Canada ont débouché sur une entente visant la construction d'une cale sèche à Churchill, au Manitoba, en 1978. Grâce à cette nouvelle installation, le matériel maritime pourra être inspecté et réparé plus rapidement car il ne sera plus nécessaire d'entreprendre un long et coûteux voyage, c'est-à-dire d'aller faire radoubber les navires sur la côte est.

## SERVICES DE CAMIONNAGE

La Compagnie de Camionnage et de Distribution Grimshaw Limitée, filiale possédée en propriété exclusive, a connu une hausse de 26% du volume du fret transporté au cours de l'année. Il s'agit donc d'une année record qui a marqué une nette amélioration des profits. Conformément aux plans formulés plus tôt, un terminus sera aménagé à Calgary (Alberta) en 1978, sur un emplacement déjà acquis à cette fin. Les nouvelles installations regrouperont non seulement toutes les phases d'exploitation de Calgary, mais permettront également de répondre aux exigences de la croissance constante de notre terminus le plus au sud. Le fret provenant de Calgary a été, au cours des trois dernières années, la cause principale de la croissance du volume de fret dans tout le réseau.

## AÉROGLISSEURS

Comme nous l'avons mentionné dans le rapport annuel de 1976, nous avons suspendu l'exploitation des aéroglisseurs, réaffecté le personnel et entreposé le matériel à Inuvik. Il est difficile à l'heure actuelle de prévoir l'avenir de ce mode de transport dans le Nord, car l'utilisation pratique de ces véhicules est fonction de leur autonomie et de l'état de la mer. Traditionnellement, on les employait dans le cadre des travaux de forage en eau peu profonde dans la mer de Beaufort. La Société ne prévoit pas pour l'instant remettre en service les deux aéroglisseurs qu'elle possède.





## CONSEIL D'ADMINISTRATION

Julien Béliveau  
Vice-président — Services français de  
T.V. Guide Ltd.

Stanley D. Cameron  
Président du Conseil

\*Joe A. Fraser

Gérant de la Division

de la mise en marché des engrais.

Sherritt Gordon Mines Ltd.

W. Bruce Hunter

Vice-président à l'exploitation

de la Société

\*Robert D. Laing

Associé McKercher, McKercher, Stack, Korchin et Laing.

Avocats et notaires

Lionel R. Montpett

Président de la Société

John H. Parker

Sous-commissaire

Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest

\*Bruce F. Willson

Directeur de la Société

\*Membres du Comité de vérification

## CADRES SUPÉRIEURS

Stanley D. Cameron

Président du Conseil

Lionel R. Montpett

Président-directeur général

W. Bruce Hunter

Vice-président à l'exploitation

David J. Burnett

Vice-président aux finances

William J. McCreary

Trouver et secrétaire intérimaire

## LA SOCIÉTÉ — BREF HISTORIQUE

Pendant plus de 42 ans, la Société des Transports du Nord Limitée a exercé son activité sur les eaux du fleuve Mackenzie et pendant plus de 20 ans, le long des îles et du littoral ouest de l'Arctique. Depuis 1975, six agglomérations des rives de la Baie d'Hudson sont desservies à partir du port de Churchill, au Manitoba. L'activité maritime de la Société est devenue le nerf de la guerre dans le domaine du transport des marchandises; elle répond aux besoins des localités du Nord et rend possible l'exploration et l'exploitation pétrolières, gazières et minières. Depuis 1944, la Société des

Transports du Nord Limitée a transporté plus de 5,5 millions de tonnes de marchandises sur les 5 000 milles de son réseau maritime. Elle exploite une flotte de trois océaniques, vingt-neuf remorqueurs diesel et cent soixante-sept chalands tout en acier et à double fin ayant une capacité pouvant atteindre 2 250 tonnes, le tout constituant une jauge brute de plus de 100 000 tonnes. A cette exploitation maritime s'ajoute une filiale de camionnage possédée en propriété exclusive et servant au transport de marchandises générales vers un certain nombre de localités du Nord de l'Alberta et trois centres importants des Territoires du Nord-Ouest.

## SIÈGE SOCIAL

9945, 108e rue,  
Edmonton (Alberta) T5K 2G9

## SUCCURSALE DE CALGARY

Suite 1470, 540 sud-ouest, 5e avenue  
Calgary (Alberta) T2P 0M2

## SUCCURSALE DE WINNIPEG

Hudson's Bay House  
77, rue Main  
Winnipeg (Manitoba) R3C 2R1

## TERMINUS

Fort McMurray, Alberta  
Bushell, Saskatchewan

Hay River, Territoires du Nord-Ouest  
Yellowknife, Territoires du Nord-Ouest

Bear River, Territoires du Nord-Ouest  
Norman Wells, Territoires du Nord-Ouest

Inuvik, Territoires du Nord-Ouest  
Tuktoyaktuk, Territoires du Nord-Ouest

Churchill, Manitoba

## SOCIÉTÉS FILIALES

Compagnie de Camioage et de Distribution  
Gimshaw Limitée

11510, 151e rue  
Edmonton (Alberta) T5M 3N6

La Société des Transports de Yellowknife Limitée  
9945, 108e rue  
Edmonton (Alberta) T5K 2G9

## BANQUIERS

La Banque Royale du Canada



